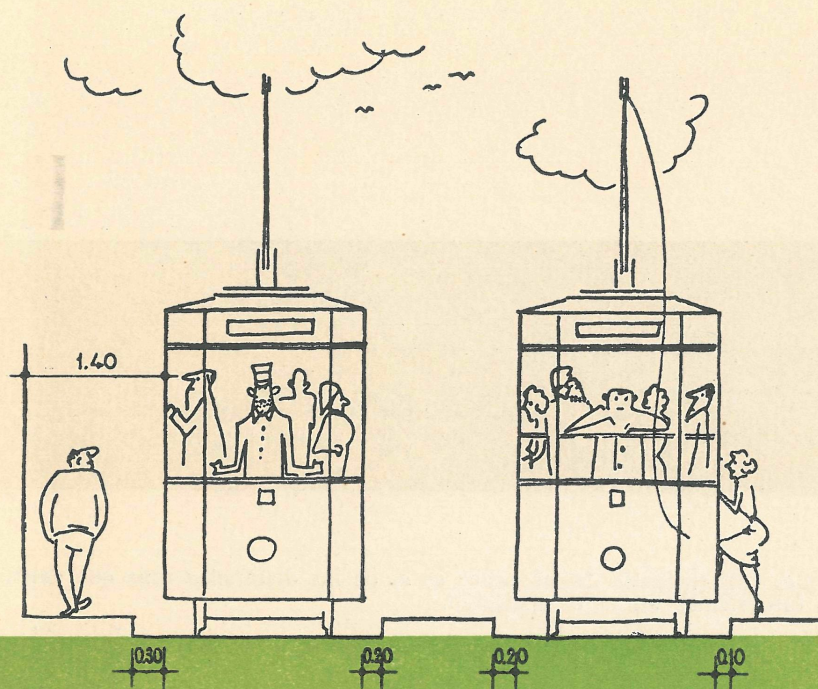
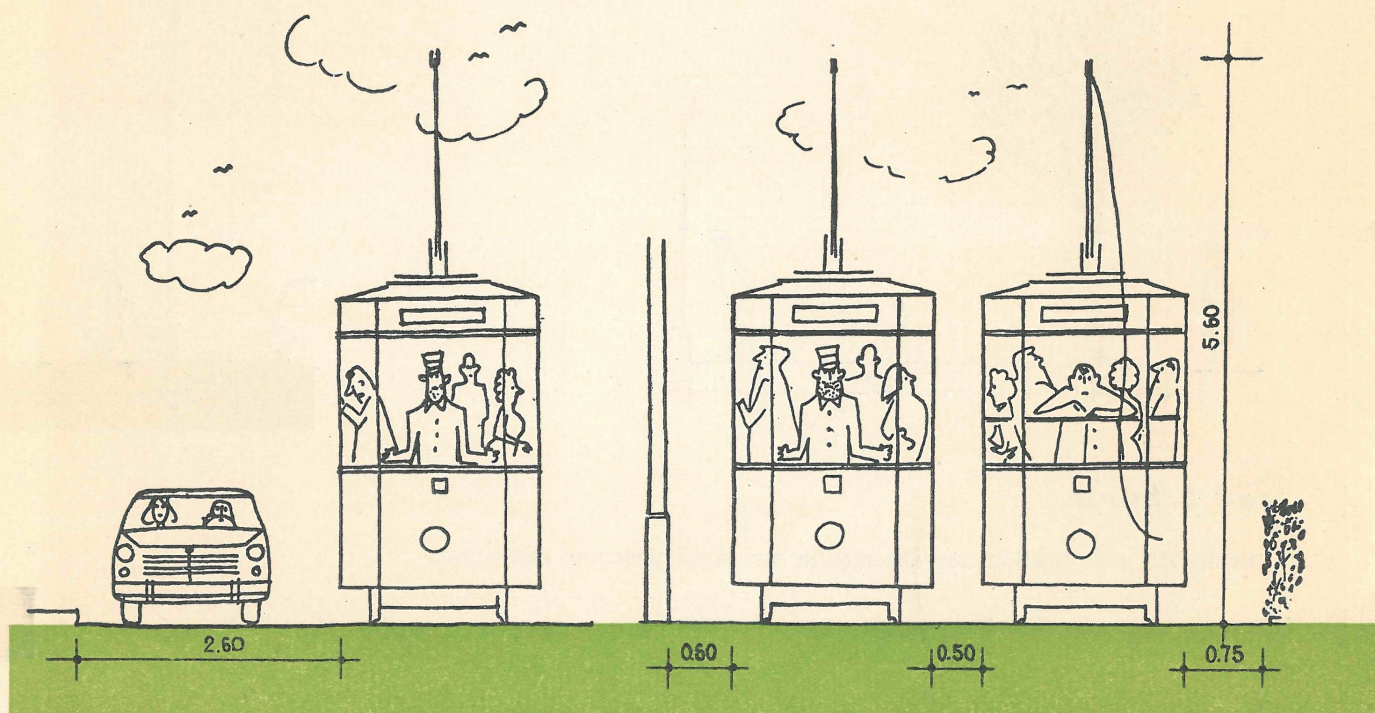


transportes



tranvías
distancias marginales



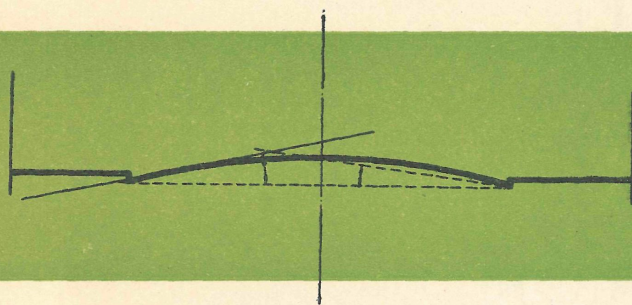
perfil transversal

Se entiende por "perfil transversal" de una calle, la línea intersección del plano vertical perpendicular a la proyección horizontal del eje de la misma. Esta línea no debe ser ni recta ni horizontal, sino tener cierta curvatura e inclinación creciente hacia sus extremos, con objeto de eliminar rápidamente el agua del riego o de la lluvia. Las inclinaciones varían, según el tipo de pavimento, con pendientes comprendidas entre el 1 y el 3 por ciento como se especifica en el cuadro siguiente:

XIV-21

informes

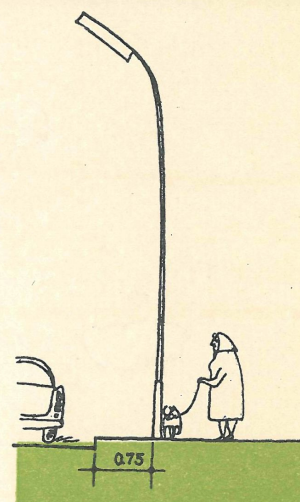
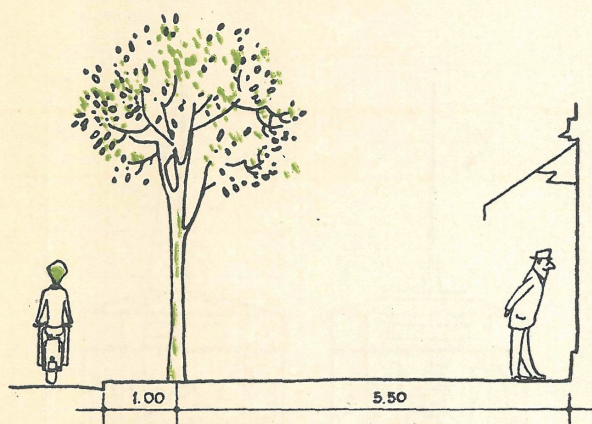
datos de proyecto



Tipo de pavimento	Pendiente (%)
Firmes de hormigón	1 al 1,5
Firmes bituminosos lisos	2 al 2,5
Pavimentos artificiales	2 al 2,5
Adoquinados	2,5 al 3

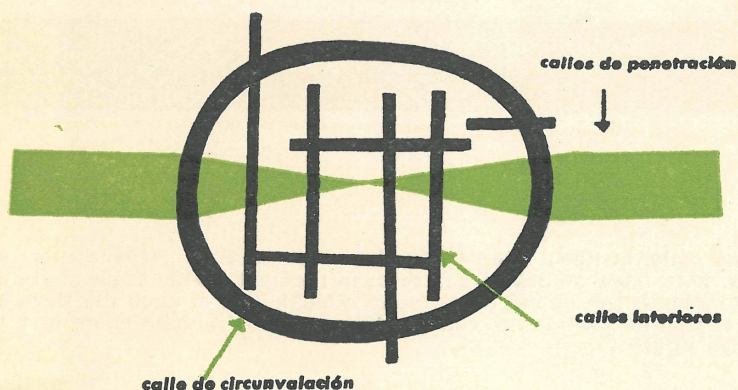
Un punto muy importante en los perfiles transversales de las calles es el de las distancias fijas que deben conservar los distintos elementos que intervienen en su composición.

Así tenemos que entre la calzada y las construcciones fijas—farolas, kioscos, semáforos...—debe existir un mínimo de 0,75 m; entre el centro de los árboles y la calzada, la distancia debe ser igual o mayor a 1,00 m; y entre el centro de los árboles y la línea de fachada debe haber como mínimo 5,50 metros.



red urbana

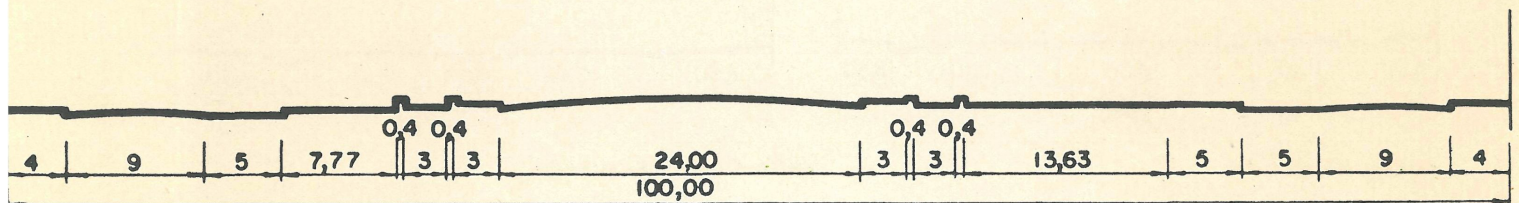
Atendiendo a la función que desarrollan las calles podemos distinguir:



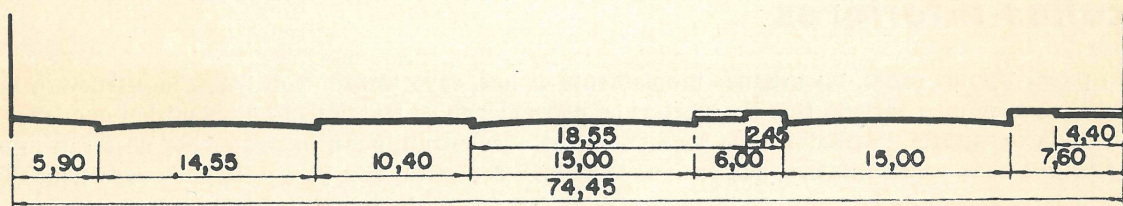
- 1 Calles de penetración.
- 2 Calles de circunvalación.
- 3 Calles interiores.

1. calles de penetración

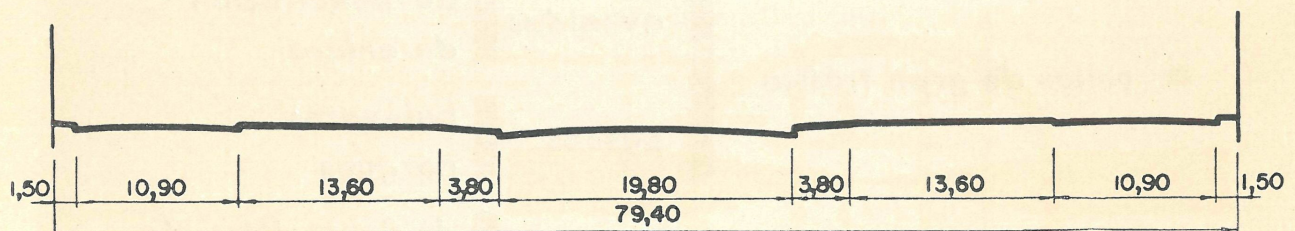
Constituyen el elemento de transición entre la carretera y la calle urbana propiamente dicha. Su misión principal es la de obligar al conductor a ir reduciendo, de una manera gradual, su marcha a medida que se va adentrando en el interior de la urbe, mediante la reducción de ancho de calzada, ampliación de aceras, empleo de semáforos, plazas, etc... A lo largo de ellas el coche va cediendo su primacía al peatón, protagonista de la ciudad. Las circulaciones deben ser separadas, no sólo en lo que se refiere a los sentidos de marcha, sino también en lo que respecta a los distintos tipos de vehículos, procurando desviar, lo más rápidamente posible, la circulación de vehículos pesados y ligeros. El ancho de faja elemental debe ser de 3,00 m como mínimo. Los radios de las curvas horizontales no deben ser inferiores a los 100 m, y las pendientes longitudinales no deben sobrepasar el 4 %. El trazado en planta de estas calles debe estar estudiado de forma que se logren buenos efectos de perspectiva, huyendo, a ser posible, de la monotonía de las rectas. Los nudos de cruce merecen igualmente especial atención. Damos, a continuación, como ejemplo, los perfiles de la Avenida del Generalísimo y Castellana, de Madrid, calle de penetración que responde fielmente a las características antes descritas.



avenida del Generalísimo



paseo de la Castellana, frente a Nuevos Ministerios

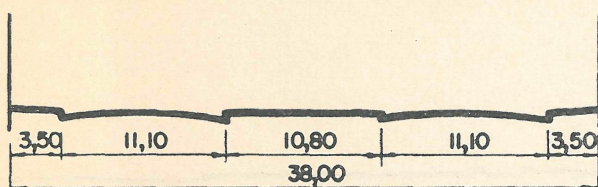


paseo de la Castellana

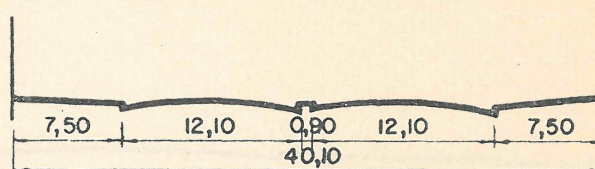
2. calles de circunvalación

Dadas las características de rapidez y gran capacidad de absorción a que deben responder este tipo de calles, pueden considerarse más que como tales, como "autopistas de ciudad". Su misión es decisiva para el buen funcionamiento del tráfico rodado dentro de las ciudades, pues el conductor que llega de la carretera y va de paso no precisa cruzar la ciudad ni reducir su velocidad, al mismo tiempo que no interfiere el tráfico interior. Al igual que en las avenidas de penetración, las circulaciones deben ser separadas y los cruces cuidadosamente estudiados, reduciéndolos al mínimo o recurriendo a la tercera dimensión para su resolución. Las pendientes longitudinales no deben pasar del 6 %, como consecuencia del intenso tráfico pesado a que están sometidas y a la posibilidad de que en ellas se instalen líneas de tranvías. Respecto a las curvas horizontales, sus radios no deben sobrepasar los 100 m. Es también muy importante el tratamiento estético de estas avenidas, ya que, en cierto modo, desempeñan la misión de calles-fachadas, pudiéramos llamarlas. Damos, al igual que en el caso anterior, perfiles en diversos puntos de la calle de circunvalación de Madrid.

secciones



paseo de Ronda



calle Doctor Esquerdo

3. calles interiores

Existe un tercer tipo de calles, las urbanas propiamente dichas, cuyo trazado constituye la estructura interna de la ciudad. Son de muy variado tipo e importancia, dependiendo su tratamiento de la misión que tengan que realizar y de la topografía y carácter de la zona en que se encuentran, pues, naturalmente no serán lo mismo las calles en una zona representativa, que en una comercial, deportiva, etc., ya que en cada caso tiene distinta importancia la amplitud de la acera, de la calzada o de las zonas de estacionamiento. Con arreglo a estos conceptos podemos establecer una clasificación de las calles interiores en cuatro grandes grupos:

